வரிசை எண்ணும், பள்ளி இணைப்புத் திட்டத்தின் பெயர்/சரகம்.	பள்ளியின் பெயர்.	இணைக்கப்பட்ட பள்ளிகளின் பெயர்கள்.
(1)	(2)	(3)
		11 டி. டி. டி. ஏ. தொடக்கப் பள்ளி, சங்கரன் கோவில்.
		12 சி. இ. இசட். எம். தொடக்கப் பள்ளி, சங்கரன் கோவில்.
		13 அருள்மிகு சங்கரநாராயணசுவாமி திருக்கோயில் தொடக்கப் பள்ளி, சங்கரன்கோவில்.
		14 நகராட்சி தொடக்கப் பள்ளி, பட்டதூர்.
		15 அருள்ஜோதி தொடக்கப் பள்ளி, சங்கரன் கோவில்.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை
TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

1974 ஏப்ரல் 9]

இணைப்பு II

(27-ம் பக்கத்தில் 801 ஆம் எண்ணுள்ள வெள்ளிக் குறியிட்ட வினாவிற்குரிய விடையைக் காண்க.)

கோயம்புத்தூரில் 1972, டிசம்பர் 11, 12 தேதிகளில் நடைபெற்ற தமிழ்நாடு, கேரளம், கருநாடகம், ஆந்திரப் பிரதேசம் ஆகிய தென் மாநிலங்களின் போக்குவரத்து அமைச்சர்கள் மாநாட்டில் எடுக்கப்பட்ட முடிவுகள் :—

1. தென் மாநிலங்கள் போக்குவரத்து ஆணையாளர்கள் நிலைக்குழு.— அவ்வப்போது கூடி நடைமுறை, நிர்வாகப் பிரச்சினைகளை ஆய்வு செய்து, அவற்றிற்குத் தீர்வு காணவும், அமைச்சர்கள் மாநாட்டில் எடுக்கப்பட்ட முடிவுகளைச் செயல்படுத்த நடவடிக்கை எடுக்கத் தொடங்கவும், தென் மாநிலங்களிடையே போக்குவரத்து குறித்த தகவலை அறிவிக்கும் நிலையமாகப் பணியாற்றவும் வேண்டி, தென் மாநிலங்கள் போக்குவரத்து ஆணையாளர் கொண்ட நிலைக்குழு ஒன்று அமைக்கப்பட வேண்டும்.

2. (a) மாநிலங்களுக்கிடையேயான வழித்தடங்களை நாட்டுடைமை யாக்குதல்—மாநிலங்கள் அனைத்திலும் தனியார் பேருந்துகள் ஒரே சீராக நீக்கப்படுதல்.— மாநிலங்களுக்கிடையேயான புதிய வழித்தடங்களைப் பொறுத்த வரையில், கூடுமானவரை அந்தந்த மாநிலத்தின் அரசுப் போக்குவரத்து திறுவனத்திற்கே முன்னுரிமை அளிக்கப்பட வேண்டும்.

(b) பயணிப் பேருந்துகள் விடுவதற்கு மாநிலங்களிடையே ஒப்பந்தங்கள் பேருந்துகள் எண்ணிக்கையையும் பயணத் தடவைகளின் எண்ணிக்கையையும் அதிகரிப்பதன் மூலம் கூடுதல் வசதி அளித்தல் குறைந்த அளவு உயர்ந்த அளவு பயணத் தடவைகள் எண்ணிக்கை குறித்து ஒப்பந்தத் தில் வகை செய்தல்.— மாநிலங்களுக்கிடையேயான வழித்தடங்களை ஒதுக்கும் போது, அந்தந்த மாநிலப் பேருந்துகள் குறிப்பிட்ட கிலோ மீட்டர் தொலைவு வரை ஓட வேண்டுமென்ற கோட்பாடு ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டது. சரிசம அடிப்படையில், ஒவ்வொரு வழித்தடத்திலும் குறைந்த அளவு, உயர்ந்த அளவு பயணத் தடவைகளின் எண்ணிக்கைக்கு மாநிலங்களுக்கிடையேயான ஒப்பந்தம் வகை செய்யலாம்.

3. மாநிலங்களுக்கிடையேயான வழித் தடங்கள்—நாட்டுடைமை யாக்குதல்—இந்திய அரசின் இசைவைப் பெறுவதைத் தவிர்த்தல்.— மாநிலங்களுக்கிடையேயான வழித்தடங்களை நாட்டுடைமையாக்குவது குறித்து மாநிலங்களுக்கிடையே ஒப்பந்தங்கள் செய்துகொண்ட பின்னர்தான்

[1974 ஏப்ரல் 9

அந்த வழித்தடங்கள் நாட்டுடைமையாக்கப்படுவதால் அவ்வாறு நாட்டுடைமையாக்குவது குறித்து ஏற்பளிக்கப்பட திட்டங்களை வெளியிட மத்திய அரசின் முன் ஒப்புதல் பெற வேண்டுமென்று கூறுகிற 1939-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தைச் சேர்ந்த 68-D பிரிவின் வரம்பு நிபந்தனையை நீக்கிவிடுமாறு மத்திய அரசை மாநிலங்கள் அனைத்தும் கேட்டுக் கொள்ள வேண்டும்.

4. மோட்டார் வண்டிகள்—ஒப்பந்த ஊர்திகள்—ஒப்பந்த ஊர்திகளைப் பயணிப் பேருந்துகளாகத் தவறான முறையில் பயன்படுத்துதல்—அனுமதி வழங்குவதைக் கட்டுப்படுத்தலும் ஒரே சீரான வரிவீதங்களைப் பின்பற்றுதலும்.—பல்வேறு மாநிலங்களில் வழங்கப்பட்ட ஒப்பந்த ஊர்தி அனுமதிகள் அனைத்தையும் பற்றி ஆய்வு செய்த பின்னர், இதுபற்றி தென் மாநிலங்கள் போக்குவரத்து ஆணையாளர்கள் அடங்கிய நிலைக்குழு விரிவாக ஆய்வு செய்து மேற்கொள்ள வேண்டிய நடவடிக்கைகளைத் தெரிவிக்கும்.

5. சுற்றுலா வாடகை மோட்டார் வண்டிகள்—வண்டிகளின் ஒதுக்கீட்டு எண்ணிக்கையை உயர்த்துதல், மேலொப்பம் இடும் முறையை நீக்குதல்.—தென் மாநிலங்கள் அனைத்திலும் ஓடுகிற சுற்றுலா வாடகை மோட்டார் வண்டிகளின் எண்ணிக்கை, ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்கும் 20-லிருந்து 100-ஆக உயர்த்தப்பட வேண்டும். ஒப்பந்த மாநிலம் மேலொப்பமிட வேண்டும் என்ற முறை நீக்கப்பட வேண்டும்.

6. அனைத்திந்திய அடிப்படையில் ஓட்டுவதற்கான சுற்றுலா மோட்டார் வண்டிகள்.—அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் மட்டுமே அனைத்திந்திய அடிப்படையில், ஒரு முனை வரியுடன், சுற்றுலா மோட்டார் வண்டிகளை இயக்க வேண்டும்.

7. (i) சரக்கு வண்டிகள்—சரக்கு வண்டிப் போக்குவரத்துப் பணிகளுக்கு ஆதரவாக இருக்கிற வகையில், ஒப்பந்தம் செய்து கொண்ட பரஸ்பர மாநிலத்தில் சரக்குகளை எடுத்துக் கொள்ளவோ அல்லது இறக்குவதற்கோ தடை விதிக்கும் நிபந்தனை தளர்த்துதல்.—தற்போதுள்ள முறையே நீடிக்கும்.

(ii) சரக்கு வண்டிகள்—அனுமதிகளுக்கு மேலொப்பம் இடும் முறையை நீக்கிவிடுதல்.—சரக்கு வண்டிகளுக்கான அனுமதிகளில், ஒப்பந்தம் செய்து கொண்ட பரஸ்பர மாநிலம் மேலொப்பமிடு முறை நீக்கப்பட வேண்டும். வரி கட்டியதற்கான அடையாள வில்லைகள் (Tokens) கொடுப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட வேண்டும்.

1974 ஏப்ரல் 9]

(iii) குறுகிய கால உரிம ஒப்பந்தத்தின்கீழ் தற்காலிக அனுமதிச் சீட்டுகளை வழங்குதல்.—குறுக்கிய கால உரிம ஒப்பந்தத்தின்கீழ் சரக்கு வண்டிகளுக்கு வழங்கப்படும் அனுமதிச் சீட்டுகளின் எண்ணிக்கை குறித்து வரையறை ஏதும் விதிப்பது அவசியமில்லை.

(iv) வண்டிகளில் ஏற்றப்படும் சுமை—ஒரு சீராக இருக்க வேண்டும்.—உள்ளூர் சாலைக் கட்டுப்பாடுகளுக்குட்பட்டு, மாநிலங்கள் அனைத்திலும் வண்டிகளில் ஏற்றப்படும் சுமை 15 டன் என ஒரே சீராக இருக்கலாம். சாலைகளை மேம்படுத்தவும், அத்தகைய கட்டுப்பாடுகள் தற்போது இருக்கக் கூடிய இடங்களிலெல்லாம் நெடுஞ்சாலைத் துறையிடமிருந்து அனுமதி பெறவும் முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும்.

8. மோட்டார் வண்டிகள்—தென் மாநிலங்களில் ஒரே சீரான வரி அமைப்பு.—ஆந்திர மாநிலத்தில் உள்ளது போல, மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டத்தின்கீழ் விதிக்கப்படும் வரியும், பயணிகள்—சரக்குகள் வரி விதிப்புச் சட்டத்தின்கீழ் விதிக்கப்படும் வரியும் ஒன்றாக இணைக்கப்பட வேண்டும். இந்த வரி விதம் கூடுமானவரை ஆந்திர மாநிலத்தில் நிலவும் வரிவித அளவிற்கு உயர்த்தப்பட வேண்டும்.

9. மோட்டார் வண்டிகள்—ஒரு சீரான கட்டண அமைப்பு.—வெவ்வேறு மாநிலங்களில் அறிவிக்கப்பட்ட கட்டண விதங்கள் பற்றி ஆய்வு செய்யப் பட்டது. தமிழ்நாட்டில் விதிக்கப்படும் கட்டணம் மிகவும் குறைவு என்று தெரிய வந்தது.

10. மோட்டார் வண்டிகள்—விபத்துக்களைத் தவிர்க்க நடவடிக்கைகள்.—மோட்டார் வண்டிப் போக்குவரத்தை முறைப்படுத்துவது தொடர்பான சட்டங்கள், தற்போதைய, வருங்காலத் தேவைகளை நிறைவு செய்யும் வகையில் தகுந்தவாறு திருத்தியமைக்கப்பட வேண்டும். மோட்டார் போக்குவரத்து ஆணையாளர்கள் நிலைக்குழு இதுபற்றி ஆழ்ந்து பரிசீலனை செய்து, எல்லா மாநிலங்களிலும் ஒரே மாதிரியாகப் பின்பற்றக்கூடிய பொருத்தமானதொரு மோட்டார் வண்டிகள் விதி முறை ஒன்றை எடுத்துக் கூறலாம்.

11. மோட்டார் வண்டிகள் வரி—மாநிலங்களுக்கு இடையேயான ஒப்பந்தங்கள்—ஒரு முனை வரி—வாய்ப்பும், தடை செய்தலும்.—மாநிலங்களுக் கிடையேயான பயணிப் பேருந்துகள், சரக்கு வண்டிகள் ஆகியவற்றிற்கு ஒரு முனை வரி விதிக்கும் கோட்பாடு ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டது. ஒப்பந்தம் செய்து கொண்டுள்ள பாரஸ்பர மாநிலத்தில் வரி ஏதும் வசூலிக்க வேண்டிய அவசிய

மில்லை. மாநிலங்களுக்கு இடையேயான பேருந்துப் பணியைப் பொறுத்த வரையில், வருவாய் இழப்பு ஏதும் ஏற்படின், அதனைச் சரிக்கட்ட அந்தந்த மாநிலங்கள் ஒரு சீரான மேல்வரி ஒன்றை விதிக்கலாம். பயணிகளுக்கும் சரக்குகளுக்கும் வரி விதித்தல் சட்டத்தின்கீழ் பரஸ்பர மாநிலத்திற்குச் செலுத்தப்படாமல் உள்ள வரி நிலுவைகள், அனுமதிகள் புதுப்பிக்கப்படு வதற்கு முன்னர், சம்பந்தப்பட்ட மாநிலத்தில் வசூலிக்கப்பட வேண்டும்.

12. ஒரு மாநிலத்திலிருந்து மற்றொரு மாநிலத்திற்குச் செல்வதற்கான இடைவழியைப் பயன்படுத்திக் கொள்ள சரக்கு வண்டிகளுக்கு மோட்டார் வரி விதித்தல்.—ஒரு மாநிலம் வழியாக ஒரு வண்டி செல்லும்போது அந்த மாநிலத்தில் சரக்குகளை ஏற்றிக்கொள்ளாமல் அல்லது இறக்காமல் இருந்தால், அந்த வண்டிக்கு அந்த மாநிலம் வரி ஏதும் விதிக்கக் கூடாது என்று பொதுவான கருத்துத் தெரிவிக்கப்பட்டது. ஆந்திரம், கருநாடக மாநிலங்களில் மட்டுமே இச்சிக்கல் எழுந்துள்ளது என்றும், இச்சிக்கலை அந்தந்த மாநிலத்துடன் சுமுகமாகத் தீர்த்துக்கொள்ளலாம் என்றும் மாநாட்டில் தெரிவிக்கப்பட்டது.

13. மாநிலங்களுக்கிடையே பயணிப் பேருந்துகளை இயக்குதல்—வழித் தடங்களை மாநிலங்களுக்கிடையே ஒதுக்குதல்.—சரிசமமான கிலோ மீட்டர் தொலைவு அடிப்படையில் வழித்தடங்களைப் பகிர்ந்து கொள்ளும்போது, பேருந்துகளைப் பயண இறுதி முனையில் நிறுத்துவதற்கு உள்ள வசதிகள், பேருந்துகளை இயக்குவதற்கான வசதி ஆகியவை கருதிப் பார்க்கப்பட வேண்டும்.

14. மாநிலங்களுக்கிடையேயான பேருந்துப் பணிப் பதிவேடுகளை வைத்து வருதல்.—மாநிலங்களுக்கிடையேயான பேருந்துப் பணிப் பதிவேடு ஒன்றை நிலைக்குழு வரையறுக்கும் படிவத்தில் ஒவ்வொரு மாநில அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றமும் வைத்துவர வேண்டும். அப்பணிப் பதிவேட்டின் முழு நகல் பகுதிகள் ஆறு திங்களுக்கொரு முறை சம்பந்தப் பட்ட போக்குவரத்து ஆணையாளர்களுக்கிடையே பரிமாற்றம் செய்து கொள்வதன்மூலம் ஆய்வு செய்யப்பட்டு, உரிய முறையில் சம்மதம் கிடைத்த பிறகு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட வேண்டும்.

15. குறுகிய கால உரிம ஒப்பந்தங்களின்கீழ் தற்காலிக அனுமதிச் சீட்டுகளை வழங்குதல்.—குறுகிய கால உரிம ஒப்பந்தத்தில் சரக்கு வண்டி களுக்கு வழங்கப்படும் தற்காலிக அனுமதிச் சீட்டின் கால அளவு 7 நாட்கள் முதல் 30 நாட்கள் வரை இருக்க வகை செய்யப்பட்டுள்ளது. இக்கால அளவு மூன்று திங்களாக உயர்த்தப்படலாம்.

1974 ஏப்ரல் 9]

16. நாட்டுடைமையாக்குவதற்காக ஏற்பளிக்கப்பட்ட திட்டங்களை ரத்து செய்தல் அல்லது அவற்றில் மாற்றம் செய்தல்.—ஒரு வழித்தடத்தில் அல்லது பகுதியில் மாநில அரசு ஏற்கெனவே ஏற்பளித்துள்ள ஒரு திட்டத்தின்கீழ், வண்டிகளின் எண்ணிக்கையை உயர்த்துதல், வண்டிகளின் வகையில் மாற்றம், வழித்தடத்தை நீட்டித்தல் அல்லது கால அட்டவணையைத் திருத்துதல் ஆகியவற்றை மேற்கொள்வதனுல், அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனம் ஒன்று மாநில அரசிடமிருந்து முன் ஒப்புதல் பெற வேண்டுமென்று மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 68-E பிரிவைச் சேர்ந்த வரம்பு நிபந்தனை குறிப்பிடுகிறது. ஏற்கெனவே வெளியிடப்பட்டுள்ள திட்டத்தில் வகை செய்துள்ள வரம்பிற்குள் அந்த மாற்றம் செய்யப்படும்போது, அரசிடம் முன் ஒப்புதல் பெறப்பட வேண்டுமென்று வற்புறுத்தப்படுகிறது. இந்த வரம்பு நிபந்தனை தகுந்தவாறு மாற்றியமைக்கப்பட வேண்டுமென்று குறிப்பிடப் பட்டது. நிலைக்குழு இது பற்றி பரிசீலித்து தகுந்த திருத்தங்களைத் தெரிவிக்க வேண்டும்.

17. பெருநகரப் போக்குவரத்து ஏற்பாடு.—பத்து லட்சமும், அதற்கு மேற்பட்டும் மக்கள் தொகையுடைய நகரங்களைப் பொறுத்தவரையில், உலகம் முழுவதிலும் இத்தகைய நகரங்களில் பேருந்துப் பணிகளைச் சிக்கனமாக நடத்த முடியாது என்று அனுபவ வாயிலாகத் தெரிய வந்துள்ளதால், நகர்ப் போக்குவரத்துப் பணிகளுக்குத் தகுந்த முறையில் உதவியளிக்க இந்திய அரசை அணுக வேண்டும்.

18. சாலைப் போக்குவரத்து நிதி.—பேருந்து அடிச்சட்டங்கள் வாங்க அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்குக் குறைந்த வட்டி வீதங்களில் கடன்கள் வழங்குவதற்கென சாலைப் போக்குவரத்து நிதியொன்றை ஏற்படுத்த இந்திய அரசினை அணுக வேண்டும். இந்த நிதியினைக் கப்பல் போக்குவரத்து நிதி அமைந்துள்ள முறையிலேயே அமைக்க வேண்டும்.

19. ரயில்வே செஸ் நிதியிலிருந்து பங்குத் தொகை அளித்தல்—மகாராஷ்டிர மாநிலத்தில் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு ரயில்வே செஸ் நிதியிலிருந்து எந்த அளவு பங்குத் தொகை அளிக்கப்படுகிறதோ அதே அளவுள்ள பங்குத் தொகையை தென் மாநிலங்களிலுள்ள சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் வழங்க இந்திய அரசை அணுக வேண்டும்.

20. சாலைப் போக்குவரத்துப் பயிற்சி, ஆராய்ச்சி, வளர்ச்சி நிறுவனம்.—அண்மையில், பூனவில் அமைக்கப்பட்டுள்ள பயிற்சி நிறுவனம் அளிக்கும் வசதிகளுக்கு உறுதுணையாக இருக்கும் வகையிலும், தென் மாநிலங்களில்

உள்ள அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் சிறப்புத் தேவைகளை நிறைவு செய்யவும் வேண்டி தென் மண்டலத்தில் பயிற்சி, ஆராய்ச்சி, வளர்ச்சி நிறுவனம் ஒன்றை அமைக்கும் வாய்ப்பினைப் போக்குவரத்து ஆணையாளர்கள் நிலைக்குழு ஆராய வேண்டும்.

Decisions taken at the Conference of the Transport Ministers of Southern States of Tamil Nadu, Kerala, Karnataka and Andhra Pradesh held at Coimbatore on the 11th and 12th December 1972—

(1) *Standing Committee of Transport Commission of Southern States.*—A Standing Committee of the Transport Commissioners of the Southern States should be constituted to meet at periodical intervals to assess the procedural and administrative problems, find solutions for them, inctiate action to implement the decisions taken at the Ministers Conference and also serve as clearing house for information relating to transport matters amongst the Southern States.

(2) (*a*) *Nationalisation of Inter-State Routes—Exclusion of private operators uniformly by all States.*—So far as new inter-State routes are concerned, the first preference should be given, as far as possible, to the State Transport Undertakings of the Home State.

(*b*) *Inter-State agreement for plying of Stage Carriage—Provision of additional facilities increasing the number of buses and trips—Provision for minimum and maximum number of trips in the agreement.*—The principle of service kilometerage for allocation of inter-State routes between States was agreed upon. The inter-State agreements might provide for maximum and minimum number of trips in each route on the basis of parity.

(3) *Inter-State routes—Nationalisation—Dispensation of concurrence of the Government of India.*—All the States should move the Central Government to delete the proviso to section 68-D of the Motor Vehicles Act, 1939, which requires the previous approval of the Central Government for publishing schemes approved for

nationalisation in the case of Inter-State routes as nationalisation is only after Inter-State agreements are entered into in respect of these routes.

(4) *Motor Vehicles—Contract Carriages (Omni buses)—Misuse of omni buses as Stage Carriages—Restriction in the grant of permits and adoption of uniform rate of tax.*—The Standing Committee of Transport Commissioners of Southern States will go into this question in depth after a review of all the Contract Carriage permits issued in the various States and will suggest suitable measures for the purpose.

(5) *Tourit Taxis—Increase of quota and waiver of counter-signature.*—The number of tourist taxis for plying in all the Southern States should be increased from 20 to 100 for each State. The counter-signature by the reciprocating State should be waived.

(6) *Tourist Vehicles for operation on All-India basis.*—The State Transport Undertakings alone should operate the tourist vehicles on All-India basis on single point tax.

(7) (i) *Goods Vehicles—Condition banning picking up or setting down of goods in the reciprocating State in favour of parcel services.*—Relaxation of status quo will continue.

(ii) *Goods Vehicles—Waiver of counter-signature of permits.*—The countar-signature of permits for goods vehicles by the reciprocating State should be waived and arrangements should be made for the issue of tax tokens.

(iii) *Issue of temporary permits under short-term licence agreement.*—No restriction in the number of permits for goods vehicles under short-term licence agreement is necessary.

(iv) *Load of vehicles—Uniformity.*—The load of vehicles could be uniformly 15 tonnes in all the States subject to local road restrictions, and steps should be taken to improve the roads and obtain clearance from the Highways Department wherever such restrictions exist now.

(8) *Motor Vehicles—Uniform tax structure in the Southern States.*—The tax under the Motor Vehicles Taxation Act and the tax under Taxation of Passengers and Goods Act should be merged as in the case of Andhra Pradesh and the rate of tax should be raised, as far as possible, to the level prevailling in Andhra Pradesh.

(9) *Motor Vehicles—Uniform fare structure.*—The fares notified in the different States were reviewed. It was seen that the fare in Tamil Nadu was the lowest.

(10) *Motor Vehicles—Measures for the prevention of accident.*—The statutes relating to the regulation of Motor Transport should be suitably revised in order to satisfy the present and the future requirements. The Standing Committee of Transport Commissioners might go into the subject in depth and suggest a suitable Motor Vehicles Code for uniform adoption in all States.

(11) *Motor Vehicles Tax—Inter-State agreements single point tax—Scope and banning of.*—The principle of single point tax for the inter-State stage carriages and goods vehicle was agread to. There is no need for the collection of any tax in the reciprocating State. To meet the loss of revenue, if any, a uniform surcharge could be levied by the Home State in the case of inter-State operation. The arrears of tax under Taxation of Passengers and Goods Act to the reciprocating State should be collected in the Home State before renewal of permits.

(12) *Levy of Motor Vehicles Tax on goods carriages for use of corridors.*—The general view was that no tax should be levied by any State through which a vehicle passes provided there is no setting down or picking up of goods in that State. The Conference felt that this problem, has arisen only in the case of Andhra Pradesh and Karnataka States, and that this question could be settled by negotiation.

(13) *Operation of Inter-State Stage Carriages—Allocation of routes between States.*—The available terminal facilities and the operational convenience should be taken into consideration in sharing of routes on parity of service kilometerage.

(14) *Maintenance of Inter-State Service Registers.*—A register of inter-State service should be maintained by the State Transport Authority of each State in a form to be prescribed by the Standing Committee. This register should be reviewed half-yearly by exchanging full extracts of the registar between Transport Commissioner concerned and accepted after due recociliation.

(15) *Grant of temporary permits under short-term licence agreements.*—The period of 7 to 30 days provided in the short term licence agreement for good carriages may be increased to three months.

(16) *Cancellation or modification of approved schemes for nationalisation.*—The proviso to Section 68-E of the Motor Vehicle Acts lays down that a State Transport Undertaking should obtain the previous approval of the State Government for modifying a scheme relating to any route or area already approved by Government in respect of increase in the number of vehicles, change in the type of vehicles, extension of the route or alteration of the time table. It was pointed out that where variation is within the limit provided in the scheme already published, such previous approval of Government is insisted upon and that this proviso should be suitably modified. The Standing Committee should consider and propose suitable amendments.

(17) *Metropolitan Transport System.*—The Govarnment of India should be moved to come forward and subsidise the City Transport operations in a suitable manner in respect of cities with a population of 10 lakhs and above as it has been found by experience all over the world that such City Services could not be run economically.

(18) *Road Transport Fund.*—The Government of India should be moved for setting up a Road Transport Fund on the same lines as the Shipping Fund for the grant of loans on low interest rates to State Transport Undertakings for the purchase of bus chassis.

(19) *Contributions from the Railway Cess Fund.*—The Government of India should be moved for granting the Road Transport Corporations in the Southern States, the same contribution from the Railway Cess Fund as is being given to the Road Transport Corporation in Maharashtra.

(20) *Road Transport Training, Research and Development Institute.*—The Standing Committee of Transport Commissioner's should explore, the possibility of setting up a Training, Research and Development Institute for the Southern Region, which would complement the facilities offered by the Institute at Poona, set up recently and also to serve the special needs of the State Transport Undertakings in the Southern States.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS